AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

FICHE D'APPROBATION DES CONTRATS DE MAINTENANCE

Organisme (Nom et adresse)	
Type d'entretien	**Aéronef** Ce type d'entretien comprend l'entretien des moteurs et des APU lorsqu'ils sont installés sur les aéronefs. Le contrat peut contenir plusieurs types d'aéronefs.
	Moteur Ce type d'entretien s'applique à l'entretien des moteurs en atelier (l'entretien des moteurs « avionnés » est couvert par le contrat de l'entretien de l'aéronef).
	Entretien en ligne Ce type d'entretien s'applique à l'entretien en ligne mais exclut les activités d'entretien en atelier
	Equipement Ce type d'entretien s'applique à l'entretien des équipements en atelier
	Autre

Référence du contrat :	**Butée du contrat**

Référence des chapitres:	**Chapitres correspondants du contrat**	**Satisf.**	**Non satisf.**
<u>Domaine d'activité</u> **<u>Etendue des travaux</u>** Les types d'aéronefs (immatriculation) et de moteurs (Part Number) qui font l'objet du contrat d'entretien doivent être spécifiés et le type d'entretien devant être effectué par l'organisme agréé/accepté RAF 145 devra être également précisé sans ambiguïté.			
<u>Sites identifiés pour l'exécution de l'entretien/détenteurs des certificats</u> Les sites où les entretiens en base ou en ligne seront effectués devront être spécifiés. La référence du certificat d'agrément de l'organisme d'entretien aux endroits où l'entretien sera effectué doit être spécifiée dans le contrat. Si nécessaire, le contrat peut traiter de la possibilité d'entretien en tous endroits en fonction du besoin d'un tel entretien, produisant soit à cause de l'indisponibilité de l'aéronef, soit du fait d'une nécessité occasionnelle d'entretien en ligne.			

Sous-traitance Le contrat d'entretien devra préciser sous quelles conditions l'organisme agréé/accepté RAF 145 peut sous traiter des tâches à une tierce partie (que cette tierce partie soit agréée/acceptée RAF 145 ou non).			
Manuel d'entretien Le manuel d'entretien approuvé, selon lequel l'entretien doit être effectué, doit être précisé.			
Suivi de la qualité Les termes du contrat devront inclure une condition de l'exploitant permettant d'effectuer une surveillance de la qualité (incluant des audits) de l'organisme agréé/accepté RAF 145.			
Implication des services compétents Lorsque les autorités nationales de l'exploitant et de l'organisme d'entretien RAF 145 ne sont pas les mêmes, l'exploitant et de l'organisme d'entretien RAF 145 ne sont pas les mêmes, l'exploitant et l'organisme agréé/accepté RAF 145 devront s'assurer ensemble et avec les services compétents que les responsabilités des autorités respectives sont correctement définies et que, si nécessaire, des délégations ont été établies.			
Données de navigabilité Les données de navigabilité utilisées définies dans le contrat ainsi que l'autorité responsable de l'acceptation/approbation, les services compétents du détendeur* du PEA, doivent être spécifiées. Ceci inclut, mais n'est pas limité, aux points suivants : ▪ Manuel d'entretien ; ▪ Consignes de Navigabilité (AD/CN) ; ▪ Réparations/Modifications majeures ; ▪ Manuel de maintenance de l'appareil ; ▪ Catalogue illustré (IPC) de l'appareil ; ▪ Schémas de câblage ; ▪ Manuel de recherche de pannes ; ▪ Liste minimum d'Equipements (Normalement à bord de l'appareil) ; ▪ Manuel d'utilisation ; ▪ Manuel de vol ; ***** Sauf si les services compétents ne sont pas			

l'autorité du pays d'immatriculation de l'aéronef.			
Conditions supplémentaires Le contrat devra préciser dans quelles conditions l'exploitant doit envoyer les aéronefs et les moteurs (configuration du moteur, en concluant par exemple la liste des équipements qui restent installés sur le moteur) à l'organisme agrée/accepté RAF 145. Pour les visites significatives, par exemples les visites « C » et au-delà, il peut être intéressant qu'une réunion de planification des travaux soit organisée pour que les tâches qui doivent être effectuées puissent être conjointement approuvées.			
Consignes de navigabilité Le contrat doit préciser l'origine du pays de la consigne de navigabilité (AD) qui sera appliquée (normalement : celle approuvée par le pays d'immatriculation de l'appareil) et qui fournit la consigne de navigabilité; l'exploitant peut cependant accepter d'appliquer des instructions plus restrictives que celles des AD/CN.			

Bulletin Service/modification Normalement, la décision d'incorporer des Bulletins Services (SB) ou des modifications appartient à l'exploitant. Cependant, l'exploitant peut déléguer cette décision à condition que les conditions de délégation soient clairement établies (par exemple : la modification n'affecte pas l'interchangeabilité, la fiabilité, les procédures d'entretien ou opérationnelles).			
Contrôle des heures et des cycles Le contrôle des heures et des cycles est de la responsabilité de l'exploitant, mais il peut y avoir des cas ou l'organisme agréé/accepté RAF 145 effectue ce contrôle, spécialement lorsqu'il assure les fonctions de planification. Dans ce dernier cas, l'organisme agréé/accepté RAF 145 doit recevoir les heures de vol et les cycles à jour sur une base régulière pour les enregistrements.			

<u>Contrôle des équipements/prévision des déposes</u> En accord avec le contrat, les tâches d'entretien peuvent inclure la planification et l'exécution de la dépose/repose des équipements. Le contrat devra alors préciser qui effectue le contrôle de l'équipement et quel type d'information devra être échangée à ce sujet.			
<u>Pièces à vie limite</u> Le suivi des pièces à durée de vie limite est effectué par l'exploitant qui devra fournir à toute l'information nécessaire l'organisme agréé/accepté RAF 145 concernant la dépose/installation des pièces à durée de vie limite pour que l'exploitant puissent tenir à jour ses enregistrements. Il peut également être entendu entre l'exploitant et l'organisme agréé/accepté RAF 145 pour que le suivi des pièces à durée de vie limite soit effectué par l'organisme agréé/accepté RAF 145.			
<u>Fourniture des pièces</u> Le contrat devra préciser si un type particulier de matériel ou d'équipement provient des magasins de l'exploitant ou de ceux de l'organisme agréé/accepté, quel type d'équipement est en commun. Une attention particulière devra être apportée sur le fait qu'il est de la compétence et de la responsabilité de la partie 145 d'être en tous cas convaincue que l'équipement en question répond aux données/normes approuvées et de s'assurer que cet équipement est en état pour être en mesure de justifier de l'aptitude à l'emploi et/ou de la navigabilité des pièces (archivage). En d'autres termes, l'organisme RAF 145 ne peut accepter tout ce qu'il reçoit de l'exploitant sans contrôle.			
<u>Pièce en commun</u>			

Référence des chapitres:	Chapitres correspondants du contrat	Satisf.	Non satisf.
<u>Entretien programmé</u> Le contrat d'entretien précisera l'organisme responsable de la planification des visites en atelier et conformément au manuel d'entretien approuvé. Lorsque l'exploitant planifie les visites en atelier, la documentation support qui doit être donnée à l'organisme agréer/accepté RAF 145 devra être précisée. Ceci inclut, mais n'est pas limité à : ▪ L'ensemble des travaux, y compris les cartes de travail ; ▪ La liste des réponses programmées des équipements ; ▪ Aux modifications devant être incorporées.. Lorsque l'organisme agréé/accepté RAF 145 planifie les visites en atelier, il devra recevoir de l'exploitant toute l'information qui s'y rapporte pour ses fonctions de planification. Lorsque l'organisme agréé/accepté RAF 145 reporte une tâche d'entretien, cette information devra être portée à la connaissance « Déviation du Manuel d'entretien »			
<u>Suivi de l'état du moteur avionné</u> Si l'exploitant sous-traite le suivi de l'état du moteur à un organisme agréé/accepté RAF 145, l'organisme devra recevoir toute l'information référente pour effectuer cette tâche, incluant toutes les indications des paramètres jugés nécessaires, lesquelles devront être fournies par l'exploitant pour effectuer ce contrôle. Le contrat doit également préciser quelles sortes d'informations (telles que les limitations moteur, la notice technique approuvée…) devront être fournies en retour par l'organisme agréé/accepté RAF 145 à l'exploitant. (Voir également échanges d'information).			
<u>Entretien non programmé/Rectification de défaut</u> Le contrat devra préciser à quel niveau l'organisme agréé/accepté RAF 145 peut rectifier un défaut sans en référer à l'exploitant.			

Au minimum, l'approbation et l'incorporation de réparations majeures devraient être adressées à l'exploitant ; le report de toute rectification de défaut sera soumis à l'exploitant et, si applicable, aux services compétents.			
Travaux différés Voir les paragraphes ci-dessus et la documentation relative à l'Approbation pour remise en service. De plus, l'utilisation de la MEL de l'exploitant et les relations avec l'exploitant, dans le cas où un défaut ne peut être rectifié en escale, devront être traités.			

Déviations du manuel d'entretien Les autorisations exceptionnelles doivent être demandées par l'exploitant aux services compétents conformément à la procédure en vigueur. Le contrat devra préciser le support que l'organisme agréé/accepté RAF 145 peut fournir à l'exploitant pour justifier la demande d'autorisation exceptionnelle.			
Vol de contrôle Si un vol de contrôle quelconque est nécessaire, il doit être effectué conformément au Manuel des Spécifications de Maintenance de l'exploitant			
Essais au banc Le contrat devra préciser les critères d'acceptation et également si un représentant de l'exploitant devra assister à l'essai au banc entrepris.			
Approbation Pour Remise en Service (APRS) L'approbation pour remise en service doit être délivrée par l'organisme agréé/accepté RAF 145 conformément aux procédures de son MOE et à la documentation relative à l'APRS. Le contrat devra préciser quels supports seront utilisés (CRM de l'exploitant, dossier de visite d'entretien de l'organisme agréé/accepté RAF 145 devra fournir à l'exploitant lors de la livraison de l'aéronef. Ceci inclut, mais n'est pas limité : ▪ au certificat de remise en service obligatoire ; ▪ au rapport de vol de contrôle ; ▪ à la liste des modifications intégrées ; ▪ à la liste des réparations ;			

▪ à la liste des AD/CN incorporées ; ▪ au rapport de visite d'entretien ; ▪ au document libératoire ; ▪ au rapport d'essai au banc.			
<u>Enregistrement de l'entretien</u> L'exploitant peut établir un contrat avec l'organisme agréé/accepté RAF 145 pour conserver certains enregistrements d'entretien imposés par les règlements en la matière. On devra s'assurer que chaque impératif de ces règlements est exécuté soit par l'exploitant, soit par l'organisme agréé/accepté RAF 145. Dans ce dernier cas, un accès libre et rapide devra être accordé par l'organisme agréé/accepté RAF 145 à l'exploitant et aux services compétents (dans le cas de deux autorités différentes impliquées, voir le paragraphe « Implication des services compétents »			
<u>Rapport de fiabilité</u> Lorsque applicable, la responsabilité des informations relatives aux données du rapport de fiabilité devra être défini dans le contrat.			
<u>Echange d'information</u> Chaque fois qu'un échange d'informations entre l'exploitant et l'organisme agréé/accepté RAF 145 est nécessaire, le contrat devra préciser qu'elle information sera fournie et quand (par exemple à quelle occasion et à quelle fréquence), comment, et à qui elle doit être transmise.			
<u>Réunions</u> Afin que les services compétents puissent être convaincus que l'échange d'informations existe entre l'exploitant et l'organisme agréé/accepté RAF 145, les termes du contrat d'entretien devront inclure dans les prévisions quant à l'organisation d'un certain nombre de réunion entre les deux parties. ▪ Revue du contrat ; ▪ Réunions techniques ; ▪ Réunions de planification des travaux ; ▪ Réunions qualité ; ▪ Réunions fiabilité.			

	Visa de l'Inspecteur navigabilité **Date :**	**Visa du Responsable Désigné Entretien**